CENTRO DE CONTROL DE ALMERÍA



Juan Bancalero Castro
Teniente E.A. Especialista Radiotelegrafista

Como en alguna otra ocasión, que escribí sobre aeropuertos, en este articulo voy a resaltar la enorme evolución que se ha producido en el Aeropuerto de Almería. A pesar de estar anclados en el pasado, en la torre de control de ese aeropuerto se trabaja con la esperanza de ver cómo va evolucionando. Ser destinado allí se disfruta como profesional a la hora de tener que separar tráficos de distintas características, además de disfrutar cada día de la vista del Cabo de Gata.

Así que voy a empezar relatando como a finales de los años cuarenta se empezó a nivel nacional la implantación de líneas aéreas y se alentó a los principales empresarios de Almería para sacar a la ciudad del aislamiento que sufría. En 1947 se creó un estudio titulado "Anteproyecto del Plan Social", en el que se destacaba la importancia y necesidad de un aeropuerto en la provincia para la realización de exportaciones de los productos agrícolas; por ello estos empresarios se ofrecieron a aportar una cantidad de dinero para sufragar los costes. Abanderados por su Ayuntamiento se creó en 1951 la Junta Técnica Mixta del Aeropuerto de Almería, entre la Administración Local y el Ministerio del Aire, aunque no se haría realidad hasta la aparición del Plan de Aeropuertos y Rutas Aéreas. En dicho Plan se incluía la construcción del Aeropuerto de Almería, pensando en la ola turística prevista, que no había podido llegar hasta ese momento debido a las dificultades en las comunicaciones terrestres con el resto del territorio nacional.

La llegada masiva de turistas prevista para 1967, que se intuía en un total de 140.000 pasajeros, a día de hoy sigue lejos de cumplir con lo esperado.



Pueblo de Mojacar



Aeropuerto de Almería

Solamente se ha conseguido una cantidad cercana a los 20.000, a pesar de la gran cantidad de atractivos que la provincia ofrece, como: el Parque Natural de Cabo de Gata, con incontables calas, playas de agua cristalinas y arenas casi vírgenes de artificiales chiringuitos; Mojacar, la pequeña Ibiza, enclavada en un precioso pueblo de casas blancas; el desierto de Tabernas donde se han rodado infinidad de películas Western y que presume de tener el mayor número de horas de sol al año, e incluso con un Zoológico de postín; la nieve del Parque Natural de Sierra María - Los Vélez, y a apenas una hora de coche desde la capital; la misteriosa Alpujarra; la geoda visitable más grande del mundo; los refugios de la guerra en la capital. Almería ofrece además una combinación calidad-variedad-precio para degustar unas exquisitas y variadas tapas. Estas y otras muchas razones son las que hacen el honor al dicho "*a Almería vienes llorando, y te vas llorando*".

La provincia tiene problemas de comunicación: sus carreteras tienen miles de curvas y están plagadas de coches en zonas costeras; una unica línea de tren que la comunica con Madrid y que aunque hoy día se tarda en ese recorrido siete horas, siempre que no surja ningún contratiempo, (antiguamente se tardaba hasta quince horas); las líneas marítimas irregulares, lentas y con demasiadas escalas; un tren AVE que sigue sin tener estación y las conexiones con el resto de ciudades es a través de autobuses. A todo esto debemos añadir que existe una dificultad para la llegada de las líneas aéreas, debido a la cantidad de zonas restringidas que rodean el espacio aéreo almeriense. Todos estos son los problemas que padece y lastra el desarrollo de esa zona.

La obra de construcción del Aeropuerto de Almería se comenzó en enero de 1966 a nueve kilómetros de la ciudad. Dos años después, el 15 de

enero de 1968, estando presentes el ministro del Aire, y altas personalidades del Ministerio, tomó tierra el primer vuelo, aunque la inauguración oficial no sería hasta el 6 de febrero de ese mismo año, cuando un avión DC-4 del Ejército del Aire transportó al entonces ministro de Información y Turismo Manuel Fraga Iribarne. A partir de los años setenta este aeropuerto comenzó un lento pero continuado desarrollo; se mejoraron los accesos y se pusieron en marcha las tan deseadas líneas comerciales e internacionales, comenzando por la ruta Almería-Valencia-Paris, a la que se sumarian al poco tiempo Alemania e Inglaterra, así como vuelos chárter con distintas ciudades europeas.

Aun así, el tráfico aéreo no llegaba a los pronosticos esperados y al millón de pasajeros previstos para mediados de los años ochenta. No llego a alcanzar esa cifra hasta el 28 de noviembre de 2005, y fue cuando a partir de entonces comenzaron a operar con compañías de bajo coste cómo Easyjet y Ryanair aumentando los destinos, tales como Tenerife o Moscú. A la vez, los XV Juegos del Mediterráneo de 2005 aumentaron los vuelos con Madrid y Barcelona. Ya en 2007 se consiguió alcanzar la cifra de 1.206.637 pasajeros, lo cual suponía un aumento del 15´1% con respecto al año anterior. Eran similares los vuelos domésticos y los europeos, ofertándose diecisiete destinos de siete países distintos. Solamente el pasado verano, se contabilizo un total de 477.175 pasajeros a diez países diferentes a fecha de 30 de agosto, de donde se deduce que se va recuperando poco a poco de lo que se perdió en estos dos años de pandemia. Otro de los factores de esa recuperación es que el equipo de futbol de la ciudad, la UD Almería, haya ascendido a Primera división, siendo un orgullo para la afición ademas de suponer un pequeño empujón al tráfico aéreo.

La torre de control del aeropuerto se construyó



Distribución VOR en aerovías



Torre de control de Almería

entre los años 1966 y 1967, y desde entonces se han producido pocos cambios en la misma, siguiendo intacto él exterior desde el día de su construcción. Solamente en su interior se han hecho reformas en la sala de equipos y en algunos despachos, pero en el fanal ha tenido muy pocos cambios; se han sustituidos algunos equipos y hace unos años se se pusieron parasoles nuevos. Así y todo, esos parasoles son insuficientes debido a que en este aeropuerto se tienen casi los 365 días de sol. Aunque parezca una cosa menor, el que el baño este situado dos plantas más abajo puede ser un hándicap cuando solamente esté un controlador de servicio; ni siquiera se dispone de un lavabo y eso hace que para lavarse las manos se tenga que bajar esos dos pisos a toda velocidad, para poder seguir atendiendo el tráfico lo antes posible.

Esta torre esta orientada al sur, a escasos dos kilómetros de distancia del mar, con vista al Cabo de Gata. Se presta servicio de control de aeródromo, aproximación e información y alerta, extendiéndose su área desde los 2.000 pies hasta el nivel de vuelo 145, y el CTR (Zona de Control, el cual tiene por objeto proteger las entradas y salidas IFR), desde el suelo hasta los 2.000 pies. Cuando un tráfico supera el nivel 145 se hace cargo del mismo el Centro de control de Sevilla, y para la aproximación se cuenta con el ILS/DME categoría 1 para la pista 25, (siendo el ILS el sistema de aterrizaje por instrumento), así como dos radio-ayudas VOR/DME (el VOR es un radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia y el más usado para la navegación aérea). El VOR está alineado con el norte magnético y emite dos tipos de señal, una en todas direcciones del espacio, y otra variable en cada uno de los 360 rumbos magnéticos. Cada una de las direcciones se conoce como Radial VOR; cada VOR transmite su identificador mediante código morse, y el receptor del avión calcula el desplazamiento de la señal, determinando de este modo el radial y la posición de la aeronave. El DME nos indica la distancia a la estación y un NDB (Radiofaro no direccional), para la pista 07, en los últimos tres años se ha empezado a utilizar en las

aproximaciones a ambas pistas, aunque los tráficos siguen prefiriendo la utilización del ILS cuando la pista en servicio es la 25. Hace 20 años que se anuncia un ILS para la pista 07 y la verdad es que, a día de hoy, se sigue sin tener noticias.

A pesar de disponer de diferentes ayudas, tanto antiguas como nuevas, en la practica se siguen teniendo los problemas de hace veinte años, debido principalmente a las áreas restringidas y peligrosas que rodean su espacio aéreo, aparte de sumar la orografía, pues esta rodeado de montañas: al noreste con la Sierras de Gádor, al este y norte la zona restringida al tráfico, (perteneciente al Aeropuerto de San Javier que controlan los militares) y las estribaciones de Sierra Nevada y al norte- nordeste con la Sierra de los Filabres y Sierra Alhanilla. Se puede decir que es una torre "sitiada", ya que San Javier es una zona restringida militar y abarca entre



Plataforma de estacionamiento

los 2.000 pies y el nivel 260, estando activa de lunes a viernes, prácticamente todo el año y algunos fines de semana. Todo esto implica una gran cantidad de coordinaciones con el Control militar y el Centro de control de Sevilla, y también el que tres aerovías cruzan el área restringida. Cuando es activada por vuelos militares, mayormente de la escuela de San Javier (lo cual ocurre casi a diario), solo se dispone de una sola aerovía dirección norte para la entradas y salidas de los tráficos dentro y fuera del TMA y el nivel mínimo de cruce es 140. Esto supone un problema a la hora de tener que separar algún tráfico de llegada o salida, ya que solo se presta servicio de aproximación convencional sin asistencia radar, por lo que cuando dos tráficos coinciden, se tiene que aplicar la separación por niveles, penalizándose el transito y generando demoras. Esa zona impide a los vuelos realizar la ruta más corta al aeropuerto, con el consiguiente aumento de costes y es posible que sea una de las razones que les impide crecer y ser más atractivos para los vuelos comerciales.

Además de todo lo expuesto, existe una zona peligrosa al norte y hasta nivel 130, en la que se realizan tiro de mortero y que se tiene que evitar a toda costa, así como otras dos hacia el Mar de Alborán.



Instalación del VOR

Actualmente la pista del aeropuerto tiene una longitud de 3.200 metros, y una anchura de 45, disponiendo de dos salidas rápidas y dos calles de rodadura hasta ambas cabeceras. Su plataforma cuenta on una superficie aproximada de 125.000 m2, donde se pueden ubicar hasta trece reactores de tipo medio, aunque también dispone de una plataforma exclusiva para aviación general.

Uno de los grandes atractivos para muchas compañías, es su excepcional clima para realizar la instrucción de sus tripulaciones, tal es así que en los años 80 se podían ver hasta tres aviones en circuito de la compañía Iberia (Fokker 27, DC-9 y B-727), e igualmente realizaba practicas las tripulaciones de la compañía Condor. Hoy en día se realizan tomas y despegues varias veces al año por las compañías aéreas Swiss, Iberia o Air Nostrum entre otras. También desde hace años se producen en el aeropuerto varios ralléis aéreos anuales y la afluencia de tráfico militar bastante importante debido a la cercanía de San Javier, sirviendo en ocasiones el área terminal (TMA) para prácticas de aeronaves de esta Escuela de Ejército del Aire, así como de Alcantarilla, Armilla (Granada) o incluso de Zaragoza. Al igual que tráfico VFR que también vienen a realizar prácticas, principalmente de la escuela situada en la Axarquía, provincia de Málaga y de otras provincias de Andalucía, a las que se unen, de forma menos habitual, tráficos visuales desde Murcia, Cuatro Vientos o Sabadell. Estos últimos originan en ocasiones problemas de tráfico por la inexperiencia de los pilotos y aunque solamente se da información a los vuelos visuales, dicha información se suele quedar corta. Por ello se procede a sus separaciones como si de un trafico IFR se tratara, ya que estos pueden suponer un problema para un comercial debido a la lentitud con la que realizan la maniobra de aproximación.

En el año 1993 surgió la propuesta de la Agencia Espacial Europea para incluir al Aeropuerto de Almería dentro del proyecto para que un transbordador, si se diera el caso de tener que utilizar sus instalaciones para efectuar alguna recuperación de sus naves en el espacio, pudiera hacerse. Pero por falta de presupuesto no se llegó a realizar, por lo que Almería nunca será Cabo Cañaveral.